

### [Vagn Bro.]

det andet, og jeg synes, at ikke mindst den højtærede Ministers Bemærkninger om „det forældede“ i allerhøjeste Grad kan overføres ogsaa paa denne Broafgift.

Maa jeg sluttelig tillade mig at gøre en Bemærkning til den højtærede Minister. Jeg vil gerne sige, at vi jo ikke er i Tvivl om, at den Stilling, som den nuværende Generaldirektør indtager, er af overordentlig Betydning for Udviklingen. Vi er ogsaa aldeles klar over, at det er et meget vanskeligt Arbejde, Lederen af Statsbanerne har, og jeg vil meget nødig med mine Bemærkninger paa noget Punkt fremføre en urimelig Kritik, men jeg vil blot tillade mig at fremdrage det Problem, som ligger i den nu opkomne Trafikgren. Jeg skal ikke tage Standpunkt her til den Diskussion, der har været ført mellem Flyvningens Tilhængere og den højtærede Generaldirektør, men jeg vil gerne sige, og disse Bemærkninger fremsætter jeg paa egne Vegne, at jeg meget vil haabe, at man ogsaa i Trafikledelsen vil se fuldkommen fordomsfrit paa dette Spørgsmaal. Jeg vil haabe, at den nuværende Ledelse ikke vil gentage den Forsømmelse, som Banerne tidligere har begaaet over for et andet Trafikmiddel — det falder ikke paa den Embedsmand, som jeg her har nævnt —, nemlig over for Benyttelsen af Automobiler, som for 20 Aar siden kom frem og fra mange Sider blev betragtet med Skepsis. Jeg er klar over, at de Lyntog, som nu skal paa-begyndes, har til Forudsætning den lange Strækning og ogsaa Lillebæltbroen, men det kan jo ikke nægtes, at den hurtige Kørsel, der her er Tale om, har været kendt i Udlandet i lange Tider, og selv om jeg kun kan ønske dette Foretagende al Fremgang, er jeg tilbøjelig til at tro, at saa nyt, som det gøres til, i Forhold til, hvad man har i andre Lande, er det ikke, og at det nyeste i Dag bliver Forbindelsen mellem de forskellige Landsdele ad Luftvejen. Jeg vilde gerne have Lov til at gøre denne Henstilling under denne Sags Behandling.

**Carlsen-Skiødt:** Lillebæltbroen er et ganske interessant Bevis paa den hastige Udvikling, vi er inde i. Da det første Forslag om en saadan Bro blev behandlet her i Tinget i 1923, var der et overvejende Flertal for, at der kun kunde være Tale om en Jernbanebro, og det var ogsaa Statsbanerne, der skulde bygge Broen — for deres Underskud. Man kunde dengang ikke komme længere end til, at der kunde være Tale om en Hængefærge, der populært blev kaldt en

Cigaræske, som skulde færge Bilerne over Lille Bælt.

Jeg gjorde mig allerede den Gang til Talsmand for en Færdselsbro. Det var et Fremtidsperspektiv, men det forekom mig, at man maatte regne med, at Biltrafikken i den kommende Tid vilde faa et saadant Omfang her i Landet, at det vilde være urimeligt ikke at tage Færdselsbroen med. Man naaede imidlertid ikke længere end til dette, som ogsaa den ærede Ordfører for Socialdemokratiet har nævnt, at Bro-pillerne skulde bygges saaledes, at Færdselsbroen senere kunde tilbygges. Længere kunde man ikke naa i 1923. Men allerede 4 Aar efter blev der stillet et Tillægs- eller Ændringsforslag. Det var Udviklingen, som havde gjort, at man nu var ganske klar over, at Færdselsbroen var nødvendig, og den daværende Trafikminister fremsatte derfor dette Ændringsforslag. Det er værd at lægge Mærke til, at dette Ønske ogsaa var fremsat af ikke mindre end 550 Foreninger fra hele Landet, som krævede Færdselsbroen. Dette var et nyt Trin i Udviklingen.

Nu er der ingen Tvivl om, at en Jernbanebro vilde være utilstrækkelig, og at Broen maatte blive en kombineret Jernbane- og Færdselsbro, og nu, 8 Aar efter, er denne Dobbeltbro færdig. Hvis det var i Aar, man skulde drøfte Lillebæltbroen for første Gang, kunde jeg tænke mig, at Udviklingen næsten var kommet saa langt, at man nu vilde tage med ind under sine Overvejelser, om man ikke kunde undvære en Jernbanebro og nøjes med en Færdselsbro. For at fremhæve den overordentlig hastige Udvikling vil jeg sige, at jeg endelig kunde tænke mig, at hvis vi skulde drøfte Spørgsmaalet om 15—20 Aar, vilde man maaske være kommet saa vidt, som det ærede Medlem Hr. Vagn Bro antydede, at Lufttrafikken vilde være det afgørende, saa man overhovedet slet ingen Bro behøvede. Men vi lever jo i Nutiden, og derfor er vi glade og taknemmelige for, at vi faar baade en Jernbanebro og en Færdselsbro.

Jeg vil gerne takke den højtærede Trafikminister for det lille Lovforslag, som i Dag er til Behandling, og hvorefter Broafgiften, som har været omtalt ved tidligere Lovforslag, bortfalder. Man har haft Broafgifter tidligere, ja, lige op til Nutiden omtrent, og noget tilsvarende var jo Bompengene, som man har haft ogsaa her ved København. Paa Landevejen fra Nyborg til Middelfart var der i sin Tid anbragt ikke mindre end ti Bomme, hvor